Primera revista digital de autos históricos argentinos 28 abril 2018

Auto Historia

Borgward Isabella

SUMARIO

Autohistoria Revista Digital. Número 28 // Abril 2018

16 ***Nota de Tapa***
Borgward Isabella

24 ***Auto & Arte***
Borgward Isabella

06 ***Mi Club***
Torinos Unidos de Argentina

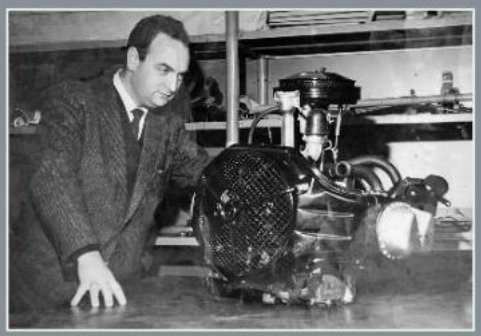
26 ***Eventos***
Expo Auto Argentino 2018

10 ***Historias***
Los surtidores de SIAM

13 ***Buses Argentinos***
Fiat-Iveco 130 AU

32 ***Historias con autos***
Viejo conocedor

36 *Entrevista*
Bernardo Pineda



40 *Camión Argentino*
Dimex D1416

44 *Prototipos*
El sueño de
los aficionados

Editorial

La vigencia del auto histórico argentino.
Tal como estaba previsto, se realizó la novena edición de Expo Auto Argentino, la muestra que cada año reúne una representativa selección de automóviles históricos de producción nacional.
Autohistoria es una de las partes integrantes de la organización y, como tal, responsable tanto de la selección de los vehículos a exponer como de la coordinación general, tarea que realiza de manera conjunta con el Rotary Club de Francisco Álvarez y Coche Argentino.
Y desde adentro se sufre y se disfruta al mismo tiempo. La amenaza del clima siempre llena de incertidumbre los días previos y enciende las alarmas tanto de organizadores como de los expositores, público y medios, pero ya forma de parte del proceso.
Con un día espléndido, récord de visitantes y una propuesta renovada, el resultado final fue ampliamente satisfactorio y justificó con creces tanto el esfuerzo como las angustias de los meses y días previos.
En esta nueva edición de Autohistoria, te invitamos a recorrerla.
Pero hay mucho más.

Muchas gracias por acompañarnos.

Staff

Editor
Gustavo Feder
Colaboradores
En esta edición: Carlos Alfredo Pereyra, Esteban de León, José Luis Murgo, Emiliano Passarelli y Mauricio Uldane.
Fotografía
Carlos Alfredo Pereyra, Gustavo Feder.
Diseño
Exodo Diseño Nativo
Correo
info@auto-historia.com.ar

Fiat presentó el Cronos

Con la presencia del presidente de la Nación, Mauricio Macri, Fiat presentó en su planta de Córdoba su nuevo producto, el Cronos.
El flamante vehículo de FCA comparte plataforma con el Argos, pero se diferencia por su configuración sedán de tres volúmenes donde se destaca su baúl de 525 litros. El modelo se produce con una importante integración nacional que supera el 50% del total de componentes.
El Cronos llegó a los concesionarios en la primera semana de febrero. Se lo comercializa en tres versiones: Drive 1.3 MT es el modelo de entrada de gama. Está equipado con el motor Firefly 1.3 de cuatro cilindros y 99 cv. Lo sigue en prestaciones y equipamientos el Precision 1.8 MT, propulsado por el impulsor E.torQ Evo VIS 1.8 de 130 cv. La transmisión de este modelo se confía a una caja manual de cinco marchas.
Por último, en el escalón más alto se ofrece la versión Precision 1.8 AT6. Está impulsado por el mismo propulsor del MT, pero se diferencia por un equipamiento superior que incluye cambio automático de seis velocidades, levas detrás del volante para el cambio manual de las marchas, control de velocidad de crucero, apoyabrazos para el conductor, volante revestido de cuero y manijas de puertas cromadas.

General Motors Argentina produjo el motor turbo número 50.000

En diciembre de 2017, la planta de GM en Santa Fe cumplió 20 años. De la mano de la inversión para la fabricación del nuevo Chevrolet Cruze en el Complejo Automotor ubicado en la localidad de Alvear, también se construyó una nueva planta de motores en donde el pasado miércoles 31 de enero se alcanzó la producción del motor 1.4L Turbo número 50.000 que equipa al mencionado modelo en sus carrocerías Sedán (4 puertas) y Hatch (5 puertas).
Este motor 1.4L entrega 153 CV a 5000 rpm, siendo el corazón que impulsa al Chevrolet Cruze. Este vehículo de fabricación nacional está disponible en 3 niveles de equipamiento: LT, LTZ con caja manual y automática, además de una versión tope de gama, LTZ+, solamente con caja automática.

El Kangoo ya es historia

A fin del pasado marzo, un Renault Kangoo furgón, color gris, destinado al mercado argentino, se convirtió en la última unidad de este modelo que salió de la línea de montaje de la fábrica de Santa Isabel, de Renault Argentina. Kangoo se produjo de manera ininterrumpida desde 1998 y a lo largo de los años se convirtió en referente en su segmento.

Durante toda su historia, se fabricaron 374.591 unidades, 272.431 versión furgón y 102.160 versión pasajeros. Kangoo fue exportado a Brasil, México, Colombia, Uruguay, Paraguay, Perú, Chile y Cuba.

En el mercado argentino, y por el lapso de los 20 años que se comercializó, Kangoo fue un verdadero suceso: la versión furgón fue líder durante 18 años (14 de manera consecutiva), con picos de más de 50% de participación de mercado. La versión pasajeros tuvo 10 años de liderazgo de su segmento, con picos de más de 65% de participación de mercado.

El histórico modelo del rombo será remplazado en breve por el Nuevo Renault Kangoo, un utilitario desarrollado sobre la base del rumano Dacia Dokker y que también será fabricado en la mítica planta cordobesa.

Nueva configuración de la gama Peugeot 308/408

A principios de abril, Peugeot presentó una renovación en la gama de los modelos 308 y 408. La gran novedad es la versión Allure Pack equipada con una caja automática Tiptronic de 6 velocidades asociada a un motor 1.6 nafta THP de 165 cv 1100/1200.

La oferta de motorización está compuesta por dos versiones nafteras, con los motores THP de 1.6L y 165cv de 6 velocidades, manual y automática; y EC5 de1.6L 115cv manual de 5 velocidades; y diésel 1.6L 115cv manual de 6 velocidades.

En la caja automática de seis velocidades se estiraron las relaciones de caja en un 11%, lo cual permitió reducir el régimen de rotación del motor que se tradujo en una mejora en el consumo, también optimizado por la opción Eco, disponible en estos vehículos.

DNI

Nombre:
Torinos Unidos de Argentina
Fecha de fundación:
05/09/16
Lugar de reunión:
Parque Sarmiento (CABA)
Fecha de reunión:
Por redes sociales
Facebook:
/Torinos Unidos de Argentina

La agrupación Torinos Unidos de Argentina fue creada a mediados de 2016. Surgió con la simple y espontánea idea de armar un grupo de amigos entre algunos pocos *torineros* que no participaban activamente en ningún club específico. Fueron tan solo seis fundadores que se convocaron con la única intención de conocerse, salir a rutear o a compartir un almuerzo, sin que se destaque ningún integrante en especial.

Se creó así el 5 de septiembre de 2016 el grupo de Facebook Torinos Unidos de Argentina sin tener en cuenta la dimensión que iba a tener ni la cantidad de integrantes que se sumarían. Rápidamente creció hasta llegar en tan solo 10 días a más de mil. En la actualidad son más de 35 mil fanáticos que logran despertar en muchas personas más pasión de la que ya tenían por el auto argentino. Hay publicaciones de fotos de integrantes de todo el país y del mundo donde hay un Torino.

Al tener un crecimiento exponencial, el grupo de Facebook comenzó a demandar más trabajo del que pensaban sus administradores, ya que la gente pedía un en-

Nota: Gustavo Feder / Fuente: Eduardo Montero / Fotos: archivo del club

Unidos por el toro

Con poco más de un año de rodaje, *Torinos Unidos de Argentina es la agrupación más jóven del universo de autos históricos.*

cuentro. Y así fue que se convocó a una primera reunión el 30 de octubre de 2016 en el Parque Sarmiento de Buenos Aires. La cantidad de autos que se presentaron los sorprendió sobremanera, ya que llegaron al predio más de 130 Torinos de lugares alejados de la ciudad de Buenos Aires e, inclusive, desde Uruguay. Se acercaron fotógrafos y periodistas de programas de televisión como *Auto al Día* y *Escala Clásica*. Hubo mucha gente agradecida y sorprendida por haber convocado a un evento tan importante.

Los objetivos primordiales de la agrupación son la unión de todos los fanáticos del Torino en un mismo espacio ameno, ayudar a promocionar actividades de todos los clubes *torineros* del país y el mundo y dar la posibilidad de intercambiar conocimientos, repuestos y mecánica ligera sin fines de lucro entre los integrantes. Está prohibida la publicación de la compra-venta dentro del grupo.

La agrupación participa y promociona algunas caravanas anuales, como las realizadas a Rafaela, Azul, Campana y Balcarce, además de formar parte de algunas reuniones organizadas por ellos o por otros clubes.

Los encuentros más importantes se realizan tres veces en el año: marzo o abril; mediados de año y el último en octubre o noviembre. Dos de esos encuentros se formalizan en el Parque Sarmiento y el de

En Torinos Unidos de Argentina todos los integrantes tienen la misma importancia. Las primeras reuniones se realizaron en el Parque Sarmiento de Buenos Aires (Abajo)

mitad de año en algún lugar del interior o autódromo a designar. Todas las actividades se difunden y promocionan a través de las redes sociales.
La agrupación no tiene presidente ni comisión directiva, todos los integrantes forman una misma línea de importancia. Solo hay seis administradores que se encargan de moderar, mantener orden en el grupo, recibir invitaciones, proponer fechas y lugares para los encuentros, caravanas o salidas oficiales.
Hay integrantes de la agrupación en el exterior como Uruguay, Estados Unidos, Paraguay y otros países.

Algunos miembros forman parte de la historia grande del Torino y suelen compartir sus experiencias e incluso participar de los eventos como Enzo Comari, mecánico en la famosa carrera de Nürburgring, Guillermo Suárez, que integró Lutteral Competición, y Heriberto Pronello, reconocido diseñador.
Torinos Unidos de Argentina colabora con la Red Solidaria Copello a través de colectas de ropa y alimentos no perecederos.
Para sumarse no hay ningún requisito en especial, solo, y como principio básico, respetar a los Torino, en el estado en que se encuentren, y a los integrantes de la agrupación.⌘

La ruta, el lugar donde más se disfruta el Torino. Personalidades como Heriberto Pronello, Guillermo Suárez y Enzo Comari suelen formar parte de las reuniones de la agrupación.

FABRICAMOS FUNDAS A MEDIDA
Covermatic
MOTOS
AUTOS
DESCUENTO ESPECIAL A CLUBES DE AUTOS
TU AUTO A LA SOMBRA TODOS LOS DIAS Y EN CUALQUIER LUGAR
Telas para cada tipo de necesidad
Tel.:3530-2546
info@covermatic.com.ar
www.covermatic.com.ar

AG
RESTAURACIONES COMPETICIÓN
ESPECIALIDAD PEUGEOT
403 / 404 / 504
Preparación y restauración de vehículos históricos
Gran stock de repuestos y accesorios nuevos
Preparación y armado de TMH - DTNH - STD Histórico y GPA
Tanques auxiliares - Jaulas antivuelco - Frenos a disco
Bulnes 1456 CABA - 4865-6461 / 4862-5613
agrestauraciones@hotmail.com

Glasurit festeja su aniversario

130 AÑOS DE ÉXITO.

1888-2018

A brand of

BASF

We create chemistry

Los surtidores de SI

Cuando en 1910 un joven Torcuato Di Tella creaba la compañía SIAM, junto a los hermanos Alfredo y Guido Allegrucci, para fabricar máquinas amasadoras de pan, posiblemente nunca hubiera imaginado que esa sigla se convertiría en sinónimo de industria argentina y en una de las empresas nacionales más importantes y con proyección regional. En la década de 1920, al calor de una economía en crecimiento, la sociedad atravesó por un proceso de expansión y diversificación que la transformaron de un pequeño taller en una gran fábrica. El explosivo desarrollo del mercado automotor durante esos años, sedujo a los empresarios para

Nota y fotos: Gustavo Feder

AM

SIAM es una de las marcas más recordadas por los argentinos. *Con su línea de heladeras y demás electrodomésticos ingresó masivamente en los hogares de todo el país. Pero sus comienzos estuvieron vinculados a otros rubros, entre ellos el negocio de servicios para el automotor.*

sumar a su emprendimiento la fabricación de productos destinados a los servicios que el uso del automóvil demandaba. El boom automotor implicaba, entre otras cosas, mayor demanda de combustibles y como consecuencia, la necesidad de abastecimiento de surtidores de nafta y equipos para estaciones de servicio. A comienzos de los años veinte, Di Tella y Allegrucci comenzaron a producir surtidores basados en diseños extranjeros. En 1923 SIAM obtuvo la licencia de Wayne Pump Corporation de Estados Unidos para fabricar y armar partes de surtidores.

Tiempo después, Di Tella consiguió de la Municipalidad de Buenos Aires una concesión para instalar surtidores de nafta en la vía pública y, a través de un acuerdo con la petrolera Shell, se instalaron una treintena de surtidores fabricados con componentes nacionales e importados. Sin embargo, la consolidación de la empresa en el negocio petrolero vendría de la mano de la creación de la petrolera estatal YPF, con la cual SIAM estableció una larga relación comercial.

A fin de abastecer sus bocas de expendio, la firma estatal adquirió surtidores de SIAM. Esta provisión requirió la ampliación de sus instalaciones. Gracias a un crédito bancario, la empresa pudo instalar su propia fundición que se estableció en un pequeño local de la calle Jean Jaurés, para luego trasladarse en 1928 a la zona de Barracas. En simultáneo, se ampliaron las actividades productivas a otros rubros como hornos, batidoras y demás accesorios para panaderías. La empresa todavía era un pequeño taller que empleaba a 75 obreros y 15 empleados entre administrativos y técnicos. Fue en ese momento que se decidió separar la producción de la administración, la cual se estableció en Pueyrredón 115, Buenos Aires.

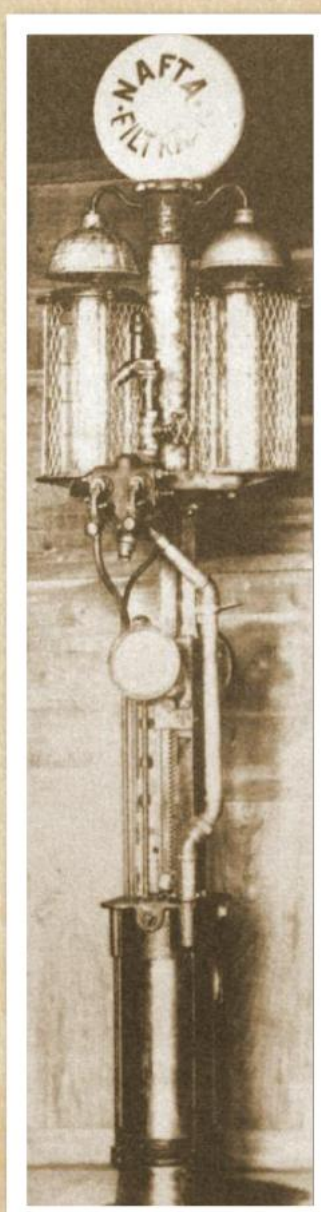
En 1927 quedó sin efecto el acuerdo con la Wayne Pump y SIAM presentó los nuevos surtidores con su propia marca. Fue entonces que la empresa adquirió la forma de sociedad anónima y la sigla cambió de significado por el de Sociedad Industrial Americana de Maquinarias, mucho más acorde a su nueva magnitud industrial.

Denuncia polémica

En agosto de 1930, una denuncia puso en dudas la reputación de Di Tella y su empresa. La misma sostenía que podían cometerse fraudes en el menudeo de combustible con los surtidores SIAM, cuyo diseño se caracterizaba por dos cilindros de vidrio que debían llenarse con bomba, antes de dejar caer el combustible al tanque del automóvil. Según el denunciante, Mauro Marimón, era factible colocar objetos en el fondo de los recipientes y de este modo alterar el volumen de combustible, estafándose al consumidor. El panorama se agravó aún más a partir del Golpe de Estado del 6 de septiembre de 1930. La dictadura militar encabezada por el General Uriburu implicó un cambio brusco en la orientación estatista de la política petrolera que venía llevando a cabo la administración radical de Hipólito Yrigoyen. Al mismo tiempo, fueron revisados los contratos de la petrolera estatal con sus proveedores. El ministro de Agricultura, Horacio Béccar Varela, se basó en la denuncia del Sr. Marimón para cancelar el contrato de provisión de surtidores a YPF por parte de SIAM.

La pérdida de este mercado obligó a Di Tella a diversificar nuevamente su producción, esta vez no como una política de expansión sino como estrategia de supervivencia.

Años más tarde, SIAM recuperaría su rol de proveedor de la petrolera estatal, estableciendo un vínculo de muchas décadas. ⌘



El particular diseño del surtidor SIAM con los dos cilindros de vidrio verticales fue motivo de polémica cuando se denunciaron posibles fraudes en el expendio de combustible.

Ferrazzi
IGNICION PROFESIONAL
CABLES PARA BUJÍAS

La opción *low cost* de Fiat

En la segunda mitad de los 80, *Fiat incursionó en el terreno del transporte público de pasajeros con su autobús urbano 130 AU.*

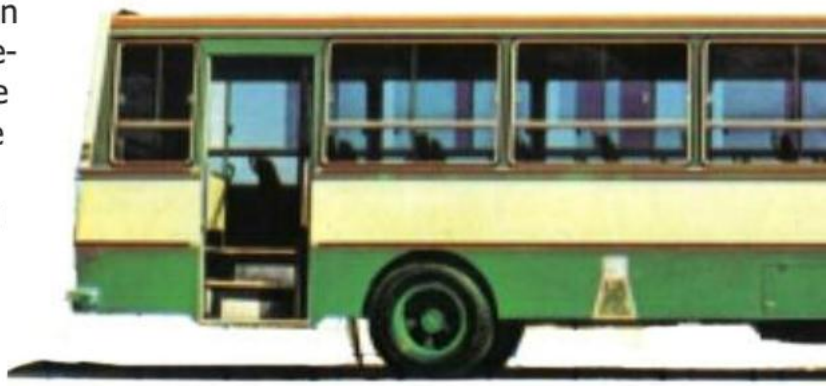
Su lanzamiento fue raro. Los primeros autobuses Fiat 130 AU vieron la luz en 1987, pero su nombre ya sonaba tiempo antes a través de algunas campañas en radios de alcance nacional. Al menos en 1985, o tal vez antes, comenzó a emitirse una escueta publicidad con su marca, coronada con sonidos de la aguda bocina que equiparía a los ómnibus.

No se sabe si la exagerada anticipación con la que se lo publicitó fue una estrategia de marketing o si su lanzamiento fue postergado por problemas técnicos que no conocemos.

Según señala el sitio Busarg (http://www.busarg.com.ar/), "antes de lanzar el chasis FIAT 130 AU al mercado, la terminal automotriz encargó varios coches con el fin de utilizarlos en diferentes presentaciones como prototipos. Los más conocidos, que fueron llevados a muchos eventos, eran carrozados por Bus".

Pero no fueron los únicos: hubo un ejemplar tan interesante como desconocido, fabricado por la firma cordobesa Andreolli y D'alessandro.

La producción en serie comenzó en 1986 en la planta de Ferreyra, provincia de Córdoba, y a comienzos del año siguiente las primeras unidades salieron a la calle. Las innovaciones ofrecidas por el 130 AU fueron la ubicación del motor que, con la altura del piso de las carrocerías montadas sobre él, permitió que el clásico e incómodo cajón fuera reducido a un pequeño promontorio que no molestaba el acceso al coche. A favor del vehículo se combinaban la comodidad y el precio, mucho más económico que el de la competencia. Pero como contrapartida, el autobus de Fiat presentaba detalles retrógrados como las llantas artilleras, la dura suspensión a ballesta y la deficiente aislación acústica del motor.



El impulsor del 130 AU era un FIAT 8060.05.A.295 de ciclo diesel 4 tiempos, con una cilindrada de 5861 cc y una disposición de 6 cilindros en línea (diámetro x carrera 104 x 115 mm).

En cuanto a potencia máxima (DIN 70020), erogaba 103 kW (138 cv) a 3000 rpm, mientras que, medida según norma SAE, erogaba 151 hp a 3000 rpm. En tanto, su par motor máximo (DIN 70020) resultaba de 382 Nm (39 Kgm) a 1600 rpm.

El impulsor estaba alimentado a través de un sistema de combustible de inyección

directa con bomba inyectora lineal Bosch, mientras que la refrigeración se efectuaba por agua, con termostato y ventilador. La lubricación del motor era de circulación forzada.

Con este propulsor, el 130 AU desarrollaba una velocidad máxima de 90 Km/h. Por su parte, podía superar una pendiente máxima de 21,7 %.

La transmisión era trasera en disposición 4x2 trasera. Se componía de embrague Wobron, monodisco seco de 13" de diámetro, de accionamiento hidráulico. Se acoplaba a una caja de velocidades FAE, modelo 475 SM de cinco velocidades hacia adelante y una de retroceso.

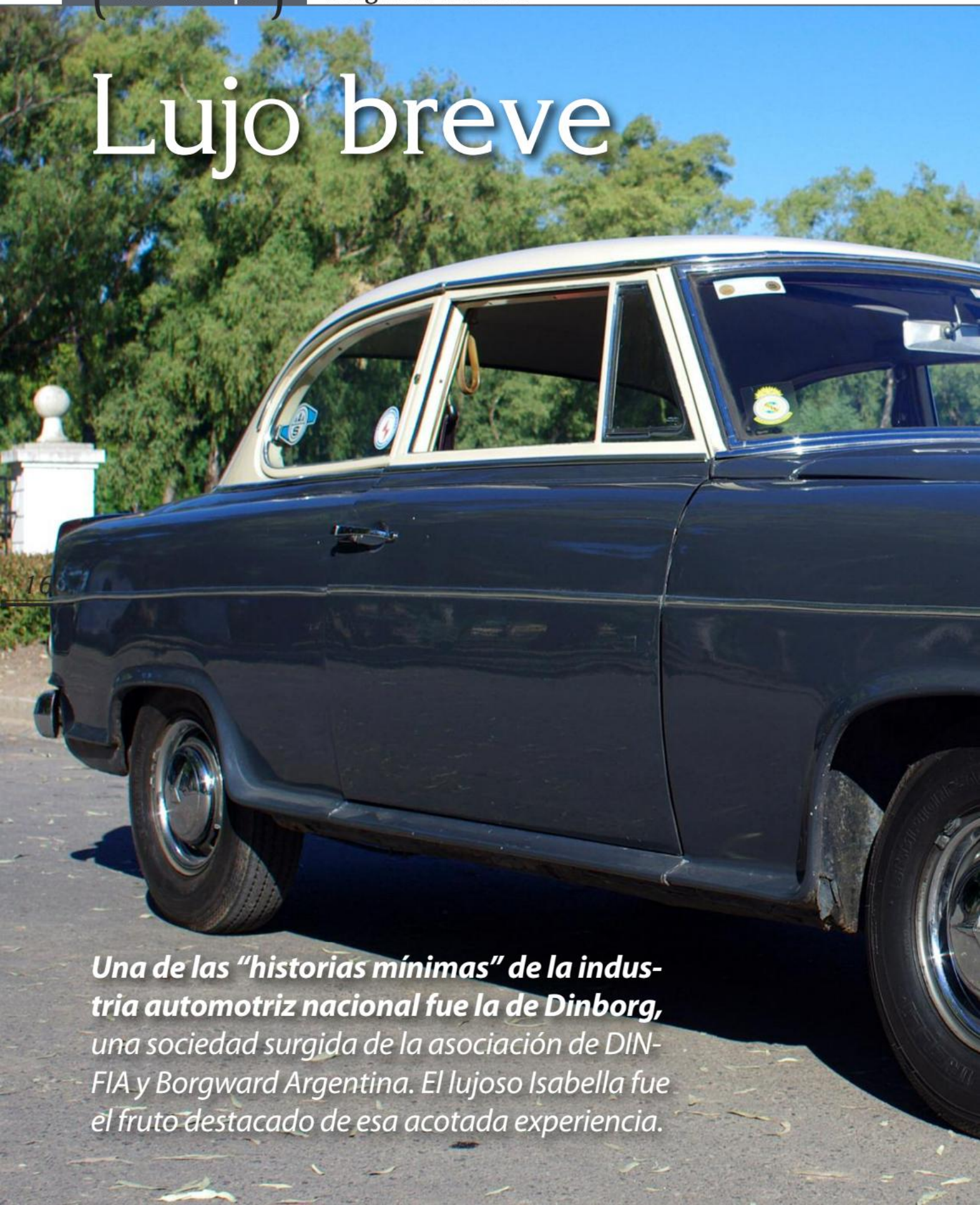
Tanto la suspensión delantera como la trasera eran de ballestas con elementos de absorción de goma, amortiguadores y barra estabilizadora. El puente posterior (diferencial) era autoportante marca FIAT con una desmultiplicación de 6,14:1 y una relación de corona/piñón de 43:7

Para detener al vehículo se requerían de frenos de aire, con circuitos independientes para cada eje. El freno de emergencia actuaba sobre las ruedas traseras.

Para la distribución de carga, el peso del auto bastidor en orden de marcha indicaba 3770 kg, el peso del auto bastidor carrozado unos 6900 Kg aproximadamente, mientras que el peso del vehículo a plena carga señalaba 13.000 Kg.

El Fiat 130 AU fue ofrecido en dos tamaños diferentes, aunque el más largo no tuvo éxito y la mayoría se inclinó por el corto. Pese a todo, tuvo dos años de buenas ventas. Su pico fue 1988. En 1989 las ventas continuaron, aunque en menor medida, para caer irreversiblemente en 1990 hasta llegar a cero en 1991. Pocos chasis remanentes fueron carrozados en 1992 y 1993. Con nuevas reglamentaciones desde 1994 y la obligatoriedad del motor trasero, este modelo quedó fuera del mercado porteño. Pero, aunque en el resto del país el motor delantero era admitido, el 130 AU fue discontinuado. Su fabricación cesó en 1992, luego de que 396 unidades partieran de la línea de montaje cordobesa.⌘

Lujo breve



Una de las "historias mínimas" de la industria automotriz nacional fue la de Dinborg, *una sociedad surgida de la asociación de DINFIA y Borgward Argentina. El lujoso Isabella fue el fruto destacado de esa acotada experiencia.*

Nota: Gustavo Feder / Fotos: Freddy Pereyra

Durante la segunda mitad de la década de 1950 comenzaba a configurarse en el país un perfil industrial donde las ramas metalmecánicas acrecentaban su peso. Con IAME en actividad desde 1952, e IKA, a partir de 1956, la industria automotriz argentina era una realidad que se consolidaba con números de producción crecientes y la llegada de nuevos actores. En 1958, poco tiempo antes de que se sancionara el régimen de promoción para el sector, la compañía estatal DINFIA (heredera de IAME) celebró un contrato con Borgward Argentina S.A. para producir bajo licencia de la casa matriz alemana el camión frontal B-611 y el sedán Isabella. En realidad, se trataba de una ampliación del acuerdo realizado unos años antes entre la compañía estatal y Carl F. W. Borgward G.M.B.H. de Bremen, Alemania Occidental, para la provisión de 20.000 propulsores diesel D4M destinados a equipar al Rastrojero. De esta manera, se respondía a la necesidad de DINFIA de diversificar su producción y de Borgward de hacer pie en el país apro-

Con un perfil sobrio y elegante, el Isabella marcaba una diferencia en el mercado local de comienzo de la década de 1960. Las luces traseras dispuestas en forma de aleta eran herencia del estilo de los años 50.

vechando la política de promoción de la industria automotriz. Las tratativas comenzaron a dar resultados positivos cuando el 18 de abril de 1958 el Decreto 5160/58 autorizó a la estatal DINFIA a concretar la fusión con la empresa alemana. De este convenio resultó el nacimiento de una nueva sociedad integrada en proporciones iguales por ambas empresas bajo la denominación Dinborg Industrias Argentinas Automotrices S.A.C.I.F. La empresa quedó constituida el 1 de diciembre de 1958 y fue autorizada para operar el 17 de abril de 1959 a través del Decreto Nº 4448. Ese mismo año la Secretaría de Industria y Minería aprobó los planes de producción que contemplaban 500 unidades para el Isabella en 1960, cifra que se incrementaría progresivamente: 1961: 2.000; 1962: 3.000: 1963 y 1964: 4.000.

La forma operativa del emprendimiento estableció el armado final de las unidades en la planta de DINFIA en Córdoba y la producción de los propulsores en el establecimiento que Borgward tenía en Isidro Casanovas,

El panel de instrumentos era completo y de muy fácil lectura. Los respaldos delanteros se reclinababn para acceder a las plazas traseras. El tirador ubicado bajo el apoya brazos destrababa la tapa del baúl.

Buenos Aires. En una primera etapa la integración nacional se estimaba en un 60%. Los planes contemplaban, además, la ampliación de las instalaciones en unos terrenos de 54 ha adquiridos por la empresa en las cercanías de Ferreyra, Córdoba.
La responsabilidad de la distribución de los vehículos Borgward quedó a cargo de la empresa DIACAR.

Borgward Isabella

A mediados de 1956 arribaron al país los primeros ejemplares del Isabella. El automóvil había sido presentado en Alemania por el grupo comandado por Carl Borgward en junio de 1954. En su país fue un éxito inmediato. Ese año se comercializaron más de 11.000 unidades. Al año siguiente, la línea fue ampliada con las versiones Combi (rural) y TS (deportivo). Pronto, el suceso se replicó en el exterior, en especial, Estados Unidos, hacia donde se exportaba el 35% de la producción.
En 1957 se completó la línea con los modelos TS de Luxe y Coupe, este último un escultural deportivo considerado por muchos historiadores como uno de los más bellos di-

seño de todos los tiempos.
La producción nacional se inició a un ritmo modesto en 1960. El Borgward Isabella era un vehículo mediano, de 4,4 metros de longitud, con una carrocería de dos puertas construida íntegramente en acero (*limousine* según la denominación alemana). Su configuración autoportante se complementaba con dos sub chasis, uno delantero y el otro trasero, que servían para las sujeciones de los respectivos trenes y el motor. Entre los soportes y la carrocería se colocaban unos apoyos intermedios de goma blanda.
Su diseño denotaba el estilo de mediados de los años 50 con paneles predominantemente curvos, líneas suaves y continuas y cintura alta. El guardabarros trasero aún conservaba las típicas aletas donde se alojaban los grupos ópticos. Los mínimos elementos cromados ornamentales le

Con tres volúmenes bien definidos, el Borgward Isabella aseguraba funcionalidad sin resignar su carácter sutilmente deportivo.

otorgaban la dosis precisa para un automóvil de lujo sin caer en las exageraciones del estilo norteamericano. La versión nacional se distinguía por las características uñas y defensas cromadas que se adosaban a los paragolpes.

En Argentina se lo ofrecía en dos versiones diferenciadas por su equipamiento, terminación y motorización. La versión base estaba equipada con un motor naftero de 1.493 cc que con una relación de compresión de 7,1:1 y 64 hp, le permitía alcanzar una máxima de 130 km/h. Estaba montado en el frontal sobre un subchasis y apoyado en tres puntos de goma; el bloque era de fundición de hierro y sus cilindros tenían camisas colocadas a presión. Los pistones eran de aleación de aluminio, con cuatro aros cada uno. Con este propulsor, el Isabella recorría alrededor de 11 kilómetros por litro y su autonomía, teniendo en cuenta los 47 litros de capacidad del tanque de combustible, se aproximaba a los 500 kilómetros.

Por su parte, la versión más lujosa, denominada TS, ofrecía el mismo propulsor pero con una relación de compresión elevada a 8,2:1, lo cual se traducía en un incremento en la potencia que alcanzaba 80 hp. Esta mejora se notaba también en las prestaciones del auto que le permitían obtener una velocidad máxima de 150 Km/h.

La versión TS se convirtió rápidamente en una buena opción entre los pocos vehículos de lujo que se ofrecían en el mercado argentino. Tenía un agradable interior con capacidad para cinco pasajeros y ofrecía un muy buen nivel de equipamiento que incluía instrumental completo con un velocímetro de lectura horizontal (con escala hasta 160 km/h), cuentakilómetros con parciales de "vuelta a cero", indicador de temperatura del tipo de aguja en grados centígrados, indicador de combustible y reloj eléctrico.

El habitáculo disponía de asientos individuales adelante, regulables longitudinalmente, y con respaldo reclinable para permitir el acceso y egreso a las plazas traseras. Los asientos se tapizaban en cuero y ofrecía como equipamiento opcional techo corredizo y carrocería con terminación bi-color.

Como equipo de serie, en las dos versiones, se ofrecía calefacción y desempañador. Además, el Isabella estaba provisto de fábrica de un práctico set de herramientas que incluía un juego de llaves, destornillador, engrasador, medidor de presión de aire, lámpara portátil, martillo y pinza. Estas herramientas se alojaban,

Su motor de 1493 cc le aseguraba agilidad en el ámbito urbano y muy buena velocidad de crucero en ruta.

junto a la rueda de auxilio y el crique, en una depresión del piso del baúl.
En ambos modelos la transmisión era de tipo convencional con tracción trasera, caja manual de 4 marchas, totalmente sincronizadas, y embrague monodisco seco con accionamiento hidráulico. El comando de la caja de velocidades se encontraba en la columna de dirección.
La suspensión delantera era independiente mediante trapecio deformable transversal con resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos concéntricos. La trasera, también independiente, estaba integrada por un sistema de semiejes columpiante con resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos.
El Isabella calzaba ruedas de 13 pulgadas. Los frenos eran a tambor en las cuatro ruedas con accionamiento hidráulico.
Mientras la actividad de Dinborg daba sus primeros pasos en Argentina, la situación de Borgward en Alemania comenzaba a complicarse. A mediados de 1960 había que esperar meses para la entrega de un Isabella, pero todo cambió repentinamente en la segunda mitad de ese año. La compañía importadora en Estados Unidos quebró y se cancelaron 9.000 órdenes de compra. La situación económica dentro de Borgward se hizo insostenible. En 1961, luego de que fracasara un plan de salvataje presentado por el Senado alemán, los bancos se negaron a prestarle asistencia financiera. A fines de ese año, Borgward se declaró en bancarrota.
El cierre de la casa matriz obligó a discontinuar en Argentina la producción del lujoso sedán. Faltó un solo Isabella para que la producción total redondeara exactamente 1.000 unidades. ⌘

El Trébol Rojo

Además de su aceptación comercial en el mercado local, el Isabella tuvo un exitoso paso en el automovilismo deportivo. A comienzos de los años 60 participó en los Grandes Premios Argentinos en la categoría Turismo Standard, fiscalizada por el Automóvil Club Argentino. Estuvo representado por el equipo "El Trébol Rojo", integrado por Roberto Lamela Díaz, Juan Ángel Diez, Ángel Edmundo Cacuri y Alfredo López Quijada.

Gastón Perkins en el Gran Premio de 1961

En 1961 tuvo una destacada actuación en el Gran Premio Internacional logrando el sexto y séptimo lugar en la clasificación general, al comando de Gastón Perkins y Roberto Lamela Díaz respectivamente.

Borgward Isabella. Arte digital por Gustavo Feder

BORGWARD

La novena, en clave

Con un clima inmejorable y en un imponente marco de público, *Expo Auto Argentino celebró su novena edición.*

¿Se hace la exposición?
Fue la pregunta que más retumbó en los oídos de los organizadores de Expo Auto Argentino y la más repetida en las casillas de correo y mensajes de whatsapp de los dispositivos móviles de cada integrante de la comisión organizadora de la novena edición. Es que una vez más la amenaza de lluvia puso en peligro la normal realización del evento que todos los años, desde 2010, rinde homenaje a los autos históricos de producción nacional. Sin posibilidad de marcha atrás, la organización ratificó la muestra que realizan el Rotary Club de Francisco Álvarez, Autohistoria y Coche Argentino. El agua caída durante la

e nacional

El público asistió masivamente

Colorido y variado sector autojumble (arriba).
Falcon angostado de TC de 1967 (abajo).

madrugada reavivó los fantasmas de la lluviosa jornada de dos ediciones atrás, pero el soleado amanecer despejó todas las dudas. La tranquera del Club de Campo La Tradición se abrió y las blancas burbujas del Ford Sierra Fans Club, capitaneado por "Ova", ingresaron en prolija procesión para ocupar uno de los 25 espacios reservados a los clubes.

Expo Auto Argentino estaba en marcha. En poco más de dos horas, una avalancha de autos nacionales de las más variadas épocas y marcas cubrió el césped del extenso predio de Francisco Álvarez. Y si bien la lluvia de la madrugada no impidió la realización de la exposición, sí condi-

Esta Volkswagen Kombi de 1982 fue elegida mejor auto de Expo Auto Argentino 2018

A 50 años del comienzo de la "Era Dodge", el auto grande de Chrysler fue homenajeado. NSU Prinz de 1960, ganador del Concurso de Estado Categoría F (abajo).

cionó, en cambio, la distribución de los espacios de algunos expositores afectados por la acumulación de agua.

La novena edición giró en torno a tres ejes temáticos que conmemoraban los lanzamientos de recordados modelos de la industria nacional: 60 años del Kaiser Carabela, 50 años del Dodge y 40 años del Renault 12 Alpine. Para homenajear al majestuoso auto de Industrias Kaiser Ar-

gentina, se exhibió una imponente versión limusina, especialmente construida por la fábrica de carrocerías Gnecco. El "auto insignia" estuvo bien acompañado por dos ejemplares de serie fabricados por Industrias Kaiser Argentina.

Con lo recaudado en Expo Auto Argentino, el Rotary Club de Francisco Álvarez contribuye con la comunidad a través del otorgamiento de becas de estudio, donación de elementos deportivos e intrumental médico.

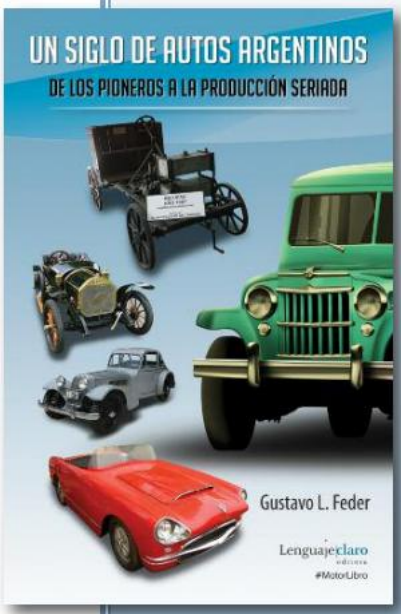
A 50 años del comienzo de la "Era Dodge", el Club Dodge de Argentina reunió una selecta colección de Coupes RT y GTX y sedanes Polaras y Coronados que integraron la gama alta que Chrysler Fevre produjo en el país entre 1968 y mediados de 1980.
Por su parte, el Club del Renault 12 agrupó tres unidades de la versión más picante del modelo popular que la marca del rombo fabricó en Santa Isabel. Engamados en sus tres combinaciones de colores, los Alpine capturaron miradas.
A su vez, el Citroën Club de Buenos Aires homenajeó al 2CV al cumplirse 70 años de su presentación internacional.
Expo Auto Argentino se renueva y este año sumó nuevos clubes y expositores particulares. Al mismo tiempo, se notó el gran esfuerzo de las asociaciones que no solo rotaron los autos exhibidos en relación a ediciones previas, sino que también alteraron creativamente la distribución y equipamiento de los stands para hacerlos más atractivos.
Aunque el foco está puesto en los autos de producción seriada y en algunas series semi-industriales, se destacó la presencia

Premios en celeste y blanco

Sobre el final de la jornada, se conocieron los ganadores del Concurso de Estado organizado por FACAH. La paridad y el excelente nivel de los autos presentados hicieron ardua la tarea de los jueces quienes debieron repasar minuciosamente cada ítem evaluado a fin de determinar las mínimas diferencias que posicionaban a un auto por sobre el otro. Tras una rigurosa evaluación, estos fueron los ganadores:
Categoría F: Autoar NSU Prinz 1960
Categoría G: Fiat 125 Sport 1972
Interés Especial: Renault 12 TL 1993
Finalizado el trabajo de los jueces, llegó el turno de conocer al ganador del premio Federico Kirbus al mejor auto de Expo Auto Argentino, elegido por el público. El elegido fue una Volkswagen Kombi de 1982.

Fiat 125 Sport de 1972

La historia tiene su libro



En el marco de la novena edición de Expo Auto Argentino, fue presentando el libro "Un siglo de Autos Argentinos. De los pioneros a la producción seriada", de Gustavo Feder. La obra abarca los primeros 60 años de historia de la industria automotriz argentina, desde las primeras construcciones artesanales hasta los inicios de la producción en grandes volúmenes en la década de 1950.
En la presentación, el autor ofreció una breve descripción del contenido de la obra y firmó ejemplares a los lectores.

El Ford Sierra Fans Club llegó temprano al predio de Francisco Álvarez. El Club Citroën Buenos Aires festejó los 70 años del 2CV con una colorida muestra. Los Renault 12 Alpine celebraron 40 años de su lanzamiento.

de un Falcon angostado de Turismo Carretera que Baufer construyera en 1967 para el recordado "Charlie" Menditeguy.
Como parte de su compromiso con la cultura automotriz, se organizaron actividades donde el público pudo participar. En la carpa de conferencias de la empresa Glasurit, Roberto Aubert, presidente de la Federación Argentina de Clubes de Automotores Históricos (FACAH), disertó sobre las actividades que realiza la entidad. Por su parte, Alejandro Farinato, de la empresa Glasurit,

Auto-mobilia.com.ar
LIBROS, MANUALES, REVISTAS
Y ACCESORIOS DE AUTOS
Alsina 1760 10° P. Of. 39 (1088) : Buenos Aires : Argentina
Tel./Fax: (011) 4372-3028
www.auto-mobilia.com.ar :: albero@auto-mobilia.com.ar

Classic Cars
Tapicería Artesanal
Restauración de tapicería y retapizados
Autos antiguos y clásicos
Capotas - Tapizados en cuero
Motos y cascos
Muebles
Classic_Cars__
/Classic Cars
Tel.:4738-6884 / Cel: 15-5841-6528
Marengo 4301 esq. Las Heras. Villa Ballester

brindó detalles de cómo pintar un auto histórico argentino. Por último, Gustavo Feder y la editorial Lenguaje claro presentaron el libro "Un siglo de autos argentinos. De los pioneros a la producción seriada".

Como en otras ediciones, la exposición dispuso de un extenso y variado sector autojumble y estuvo acompañada por las empresas Glasurit, Covermatic y Ternnova y las revistas Ruedas Clásicas y El Toque de Warnes. Por su parte, los artistas plásticos Ángel y Rafael Varela y Mario Tagliavini aportaron su talento y creatividad para prestigiar la muestra y distinguir a los ganadores de los diversos concursos.

Una vez entregados los premios, cayó el telón de la novena muestra. Alrededor de 5.000 personas disfrutaron de una soleada jornada con la mejor reseña histórica de la producción automotriz nacional.

En 2019, Expo Auto Argentino celebrará su décima edición, será una ocasión muy especial para festejarlo a lo grande. A reservar sus lugares. ⌘

Viejo conocedor

A Gregorio Gómez lo conocí una tarde de viernes en el Bar La Amistad. Se presentó solo porque sabía que era el propietario de un Rambler Classic. Manolo, el mozo

del bar, le había dicho que el auto era mío. Solía estar estacionado cerca de la esquina cuando iba a tomarme un cafecito los días viernes.

Don Gregorio se sentó en mi mesa y comenzó a contarme que había trabajado en IKA. Su tarea era la atención de los clientes de la línea Rambler. Conocía todos sus pormenores y de las tres líneas que conocimos en el país.

El "boca de pescado", como mi Rambler, era el que más le gustaba. Por eso y por el estado que presentaba el mío es que averiguó quién era el dueño. Así que tenía sentado frente a mí a un pedazo de la historia de la industria automotriz nacional.

Al tercer viernes ya éramos como viejos amigos, aunque no me tuteaba. "Tiene que llevarme a dar una vuelta en su Rambler", me dijo Don Gregorio una tarde algo calurosa de marzo.

Le dije que no había problema y que mañana lo pasaba a buscar por su casa.

Así fue y no hubo sábado de ese año que no saliéramos a pasear con el Rambler. Hásta que una tarde de esas me dijo: "tiene que venir a mi casa. Tengo algo que mostrarle". La curiosidad me comenzó carcomer la cabeza. ¿Qué tendrá este hombre para mostrarme?

"Mañana véngase para mi casa con el Rambler en cambio de irnos a pasear", me dijo Don Gregorio un viernes de otoño. Le dije que ahí estaría con facturas de La Ideal. Sabía por Manolo que le encantaban las medialunas de grasa de esa panadería del barrio.

A las cuatro y media de la tarde del sábado estaba tocando el timbre de la casa de este viejo conocedor. "Pase. Tengo preparado el mate", me dijo y franqueé su puerta. La casa era muy acogedora, como era él. Me llevó hasta la cocina donde tenía listo el mate.

Degustamos las facturas y le dejé todas las medialunas de grasa para él. "Esto no lo puedo comer todos los días. Después me reta mi nuera. Porque si es por mi hijo me puedo morir tranquilo", me dijo con aire de tristeza.

"Venga que le muestro algo", me dijo en un tono misterioso. Fuimos hasta una habitación que era su escritorio donde una de las paredes era una biblioteca. Casi del piso al techo solo había libros de todos los tamaños, formas y colores.

"De acá para allá es toda bibliografía sobre los Rambler", me dijo señalando la mitad de la biblioteca hacia la derecha de la otra pared. No podía creer la cantidad de material que tenía ese hombre en su casa. Mucha de esa bibliografía era de la empresa IKA. Desde folletos a manuales de taller pasando por los de despiece.

No salía de mi asombro y fue cuando Don Gregorio me dijo: "elija el libro que

quiera. Se lo lleva lo lee y me lo devuelve. Así hasta que se lea todo lo desee". Las piernas me temblaron un poco y las manos otro tanto. Atiné a tomar un libro que eran indicaciones para los talleristas. Me lo devoré y la semana siguiente fui por otro libro. Durante muchos meses fui aprendiendo mucho sobre los Rambler y sobre mi Classic. Un día en uno de los paseos sabatinos Don Gregorio me dijo: "mi hijo no me quiere, o al menos no se interesa por mí. Lo peor no quiere saber nada con lo que fue mi trabajo de toda la vida con los Rambler".

Al principio no entendía la desidia de su hijo. Pero este hombre, ya en el ocaso de su vida, me lo dijo. Por el trabajo había descuidado a su único hijo. No pudieron tener más con su esposa Irene. Hacía treinta años que había fallecido cuando su hijo era un adolescente. Este nunca le perdonó el abandono y la poca presencia en la casa.

"Cuando tenga hijos no los deje de lado por su trabajo. Ningún trabajo vale perder el amor de un hijo. Aunque la vida se le haga cuesta arriba pase más tiempo con sus hijos", me dijo con lágrimas en los ojos. Lo entendí. Comprendí que no era feliz en sus últimos años de vida por esa decisión que había tomado muchos años antes.

En parte me veía como un hijo. Y el Classic había sido nuestro vínculo. El mismo auto que lo había separado de su propio hijo. Algo paradójico de esta vida que nos toca vivir todos los días en este planeta. Pero también la vida tiene recodos o vueltas como los caminos, o las rutas.

"Te enteraste lo que le pasó al Viejo Catafila", me dijo Raúl, uno de los muchachos que siempre está en el bar. "¿Quién?", le pregunté intrigado. Fue ahí que me enteré que a Don Gregorio lo apodaban de esa forma. Y era el apodo justo. Con el tiempo que lo conocía había descubierto que estaba lleno de capas.

Ahí atiné a preguntar qué le había pasado. Estaba internado en el hospital por un ACV. No era grave pero lo tenían en estudio para ver cómo evolucionaba. Yo había estado dos semanas de vacaciones y ahí fue cuando se descompuso.

Al otro día fui a visitarlo. Estaba mejor que yo. Pero no le daban el alta hasta terminar de hacerle estudios y ni hablar de comer medialunas de grasa. Fue lo primero que me dijo cuando me vio entrar a la sala donde estaba internado. "Pibe se acabó la joda con el morfi. Te dije que las medialunas me iban a matar", me di cuenta que era la primera vez que me tuteaba en un año de conocernos.

Estábamos charlando cuando entró un hombre de unos cuarenta años que me miró raro. Era su hijo. Se había reconci-

liado por la internación. Hasta parecía que tenían una buena relación. "Mi viejo no para de hablar de vos y tu Classic", me dijo Ramiro, que así se llamaba.
Pensé que si el Rambler y el ACV, sin graves consecuencias, habían logrado la reconciliación con su hijo bien valía la pena seguir conservándolo. Tanto que se lo dejé manejar a Ramiro cuando fui a buscar a Don Gregorio al hospital cuando le dieron el alta.
La cara del padre e hijo todavía no se han borrado de mi mente. Esa felicidad manifiesta es la que me ha hecho conservar el Classic por tanto tiempo. Ahora somos tres los que salimos a pasear los días sábados. ⌘

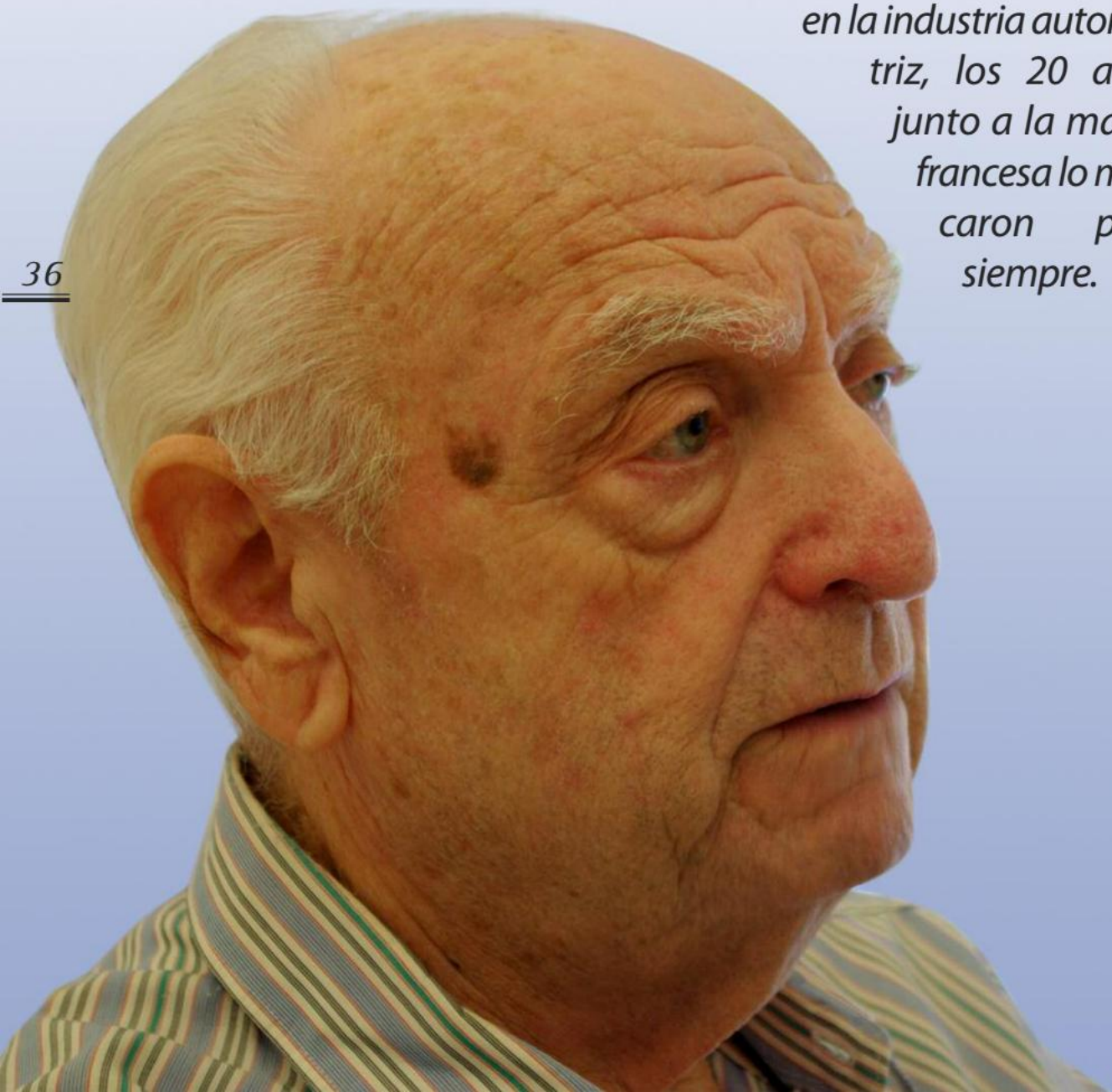
Buzonela
buzonela.com

Alquiler y venta de buzones entelados
Área de cobertura CABA y alrededores

consultasbuzonela@gmail.com
4664-6563 / 15-5496-9640

Una vida junto a C

Bernardo Rubén Pineda lleva a Citroën bajo su piel, es su vida. *Comenzó su carrera cuando la planta de Barracas levantaba sus persianas y trabajó en ella hasta que las bajó definitivamente. Aunque prosiguió su actividad en la industria automotriz, los 20 años junto a la marca francesa lo marcaron para siempre.*



Nota: Gustavo Feder / Fotos: Freddy Pereyra y archivo de la familia Pineda

Citroën

Cuando la industria automotriz nacional comenzaba a ser una pujante realidad, Bernardo Rubén Pineda egresaba de la Escuela Industrial Nacional n°3 con su flamante título de Técnico Mecánico. Pineda había sido un alumno destacado. Su promedio figuraba entre los cinco mejores, credencial suficiente para que el rector de la escuela lo recomendara para ingresar a IMPA (Industrias Metalúrgicas y Plásticas Argentina). El joven Bernardo hizo carrera de inmediato. Su siguiente empleo fue en Papelera del Plata y luego en la fábrica Ducilo de San Isidro. Allí conoció a Alberto Barredo y Alberto Veiga, ambos habían ido a capacitarse a Mercedes-Benz de Alemania. Este contacto cambiaría el destino de Pineda y marcaría su indeleble vínculo con la marca del doble chevrón.

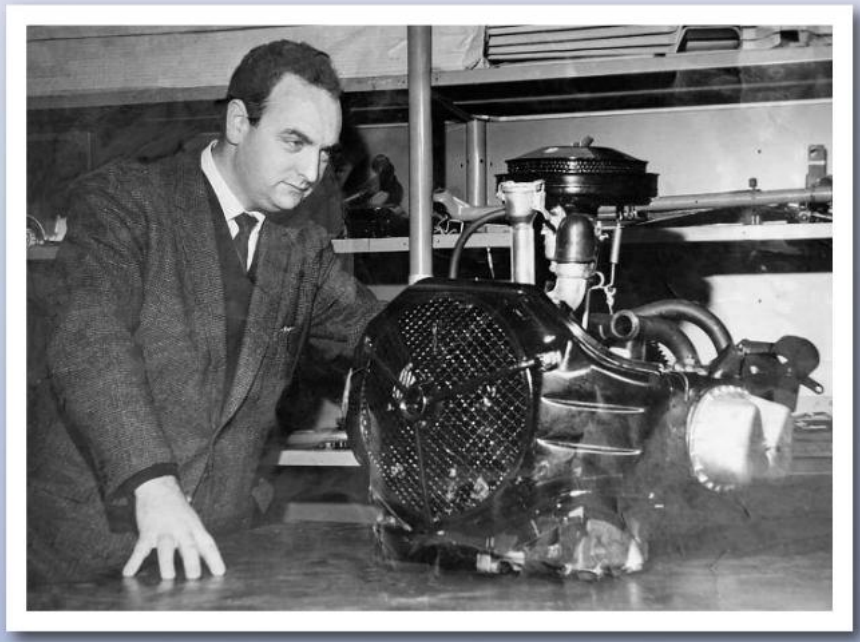
"Cuando llegó Citroën los contrató y Veiga me llevó a mí", recuerda Pineda. "Ingresé a Citroën el 2 de enero de 1960. Mi primer trabajo fue encargarme de los métodos de producción, bajo la supervisión de Veiga. Cuando se instaló la fábrica en CATITA, se empezó con la parte de carrocería, después se fue integrando la mecánica. Más tarde se integró la sección de soldadura, la planta de fosfatizado y la de pintura por inmersión. La planta piloto estaba en Brandsen (EMECA: Establecimientos Mecánicos Jeppener) donde solo se hacía pintura y armado".

La memoria de Bernardo es prodigiosa. La frescura de su relato nos regala un recorrido virtual por las viejas instalaciones de la planta de Barracas. "La fábrica estaba comprendida por dos edificios, el edificio norte y el edificio sur. En el sur estaba concentrada toda la chapistería, es decir, la soldadura y la soldadura de plataforma que fue lo último que se nacionalizó; los largueros venían importados y se soldaban acá hasta que llegó la matricería. Primero se estampaban en Chrysler y después en Fiat. En Fiat se estampaba todo el Ami 8 y el mismo 3CV".

Los recuerdos se entrelazan y nos trasladan a la línea de producción de los entrañables 2CV. "Después venía la línea de la Clayton, una pistola a vapor que desengrasaba toda la carrocería antes de entrar en la línea de

> "En Citroën no se montaba una pieza que el control de calidad detectara defectuosa. Se paraba la línea."

inmersión. Después venían dos enjuagues y luego la línea de fosfatizado por inmersión. Más tarde se pasaba a un horno de secado a 120ºC para pasar a la pintura negra por inmersión. Eso era prácticamente la garantía del 2CV. Después pasaba al secado de 140ºC. Con transportador se pasaba a lo que se llamaba primera terminación, que era la línea de cabinas, y el chasis iba a segunda terminación. Eran dos líneas paralelas. En la de primera terminación la mayoría eran mujeres. En la mitad de la línea de chasis se cruzaba la carrocería, se ponía arriba del chasis y ahí seguía. Después se hacían los retoques y se terminaba. Eso era en el edificio sur.



Bernardo Pineda observa el entonces nuevo motor de 602 cc.

En el edificio norte teníamos la mecánica de los brazos de suspensión, la del cárter de motor, la de las culatas de cilindro, los botadores y las guías de válvula. Después estaba la sala de montaje del motor. El cigüeñal y el árbol de levas fueron siempre importados. El cárter de la caja de velocidad, los travesaños de eje, los asientos, la capota (después se tercerizó) se hacían en Jeppener. En la planta de Tool Research de Rosario se hacían todos los engranajes de la caja de velocidad", concluye el recorrido de nuestro guía.

La calidad Citroën

La marca francesa mantenía un celoso control de la calidad de los productos que salían de sus plantas argentinas. "Citroën siempre fue terrible con los controles de calidad. Cada paso, un control de calidad. Bajaba el auto, lo tomaba un control que le hacía toda la revisión y había un porcentaje de coches que iba a lo que llamábamos "súper control". Con los proveedores se hacía el mismo proceso. Las piezas había que ensayarlas y homologarlas en Francia. Se hacía un plano en francés, con el nombre del proveedor y todas las características".

Además de los exigentes controles locales, la casa matriz enviaba periódicamente equipos que supervisaban la producción nacional. "Cada cuatro meses venía un representante del 'súper control' de Francia que supervisaba a los 'súper control' de acá. Además, cada seis meses llegaba una delegación del BEA (*Bureau d'études Automobile*) y se quedaba un mes", recuerda con precisión Pineda.

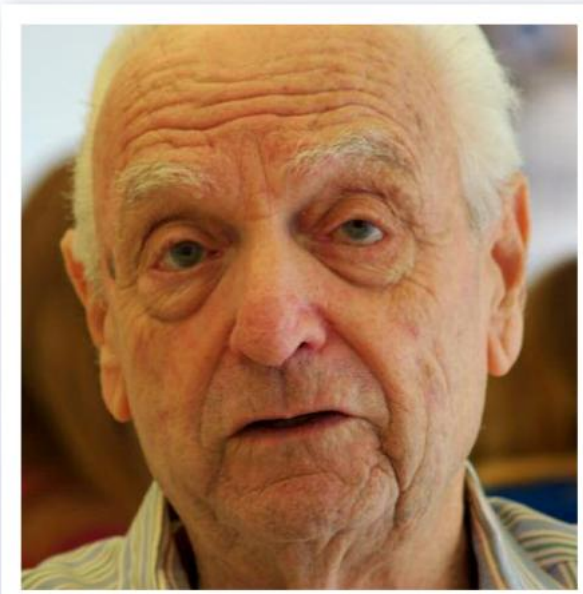
Más duro que el francés

El Citroën 2CV argentino era diferente a su similar francés. "Acá se había pedido la parte de amortiguación. El amortiguador fue una gran cosa porque a la gente le gustaba mucho el frotador. El frotador era económico, pero no tenía regulación y cuando el coche tenía sus kilómetros había problemas de oscilación. Lo que pidió mucho la gente, y fuimos nosotros los que lo impulsamos, fue la ventanilla trasera escamoteable. Nosotros diseñamos el vidrio, los comandos y el burlete, pero tuvimos que mandar todos los planos y prototipos a Francia. Vinieron de la oficina de estudio acá, vieron los coches montados, homologaron los planos, y nos mandaron los planos originales de Francia. Antes de eso, no podíamos hacer nada".

Había una sutil diferenciaba que solo se ponía en evidenciaba cuando el auto nacional rodaba y que descubrieron los especialistas franceses. "Los súper controles del BEA detectaron que el auto argentino era más duro, pero eso se debía fundamentalmente a las cubiertas Michelin (no disponibles entonces en Argentina). La suspensión del Citroën comenzaba en las cubiertas y terminaba en los anillos de goma de los asientos".

Las quejas de los usuarios

A pesar de los estrictos controles de calidad, hay detalles que solo se ponían en evidencia cuando el auto acusaba algunos kilómetros. "Recuerdo que en un momento hubo muchas quejas del árbol de comando que salía de la caja de velocidad; el eje se gastaba y el problema era que no venía bien el tratamiento térmico. Había alguna que otra filtración de agua por los burletes, hasta que se



> "Dejamos una muy buena imagen que le sirvió mucho a Citroën cuando volvió con Peugeot."

corrigieron los perfiles. Pero hubo algo que nunca pudimos sacar: el ruido (risas). Se pusieron muchos insonorizantes por todos lados. Se solucionó bastante, sobre todo lo que venía del motor, porque, de por sí, un motor refrigerado por aire es ruidoso".

Pero a pesar de estos inconvenientes, los clientes de la marca mostraban una asombrosa fidelidad. "La gente que compraba el auto era fanática, muy fiel. Estaba muy bien atendida por el servicio de posventa. Era una filosofía y una disciplina de la marca. El cliente de Citroën era aquel que podía comprar el primer auto, aunque no era el más barato. La gente empezó a quererlo", recuerda Bernardo. ⌘

Más argentino que

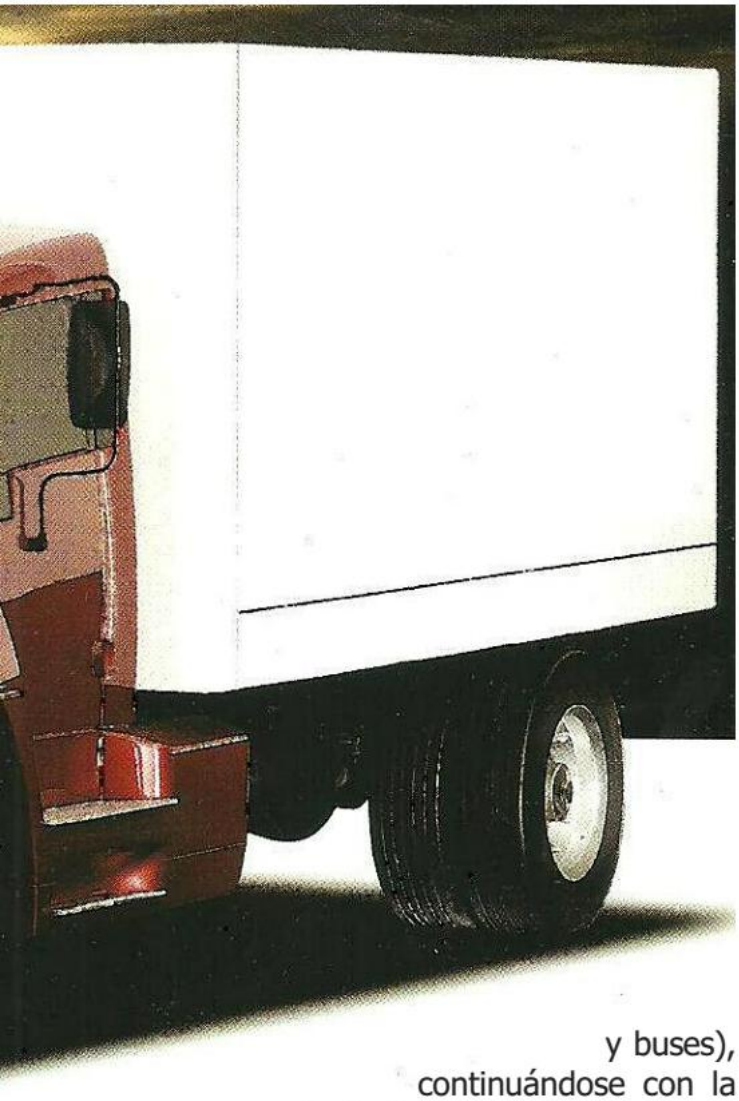
La mexicana DiNa tuvo un paso fugaz por Argentina.
En ese lapso desarrolló y fabricó el Dimex D1416, un camión pensado para las condiciones locales.

Es imposible escribir algo sobre la producción de Dimex en el país sin recurrir un poco a la historia de su casa matriz en México, la DiNa (Diésel Nacional S.A.).

DiNa inició la producción en México en 1951. Se trataba de una empresa estatal con muy poca participación privada que, como casi toda automotriz americana fuera de los Estados Unidos, comenzó fabricando productos bajo licencia. Lo curioso es que no producía vehículos bajo licencia de una sola marca, ni siquiera provenientes de un mismo mercado, sino que en la línea de producción podíamos encontrar desde camiones de origen Fiat o International, hasta vehículos de menor porte fabricados bajo licencia Toyota y Renault.

En 1989, Diesel Nacional S.A. pasó de ser una empresa mixta (pública y privada) a una totalmente privada, cuando "Consorcio G", de capital 100% mexicano, adquirió el grupo DINA (camiones, motores, plásticos

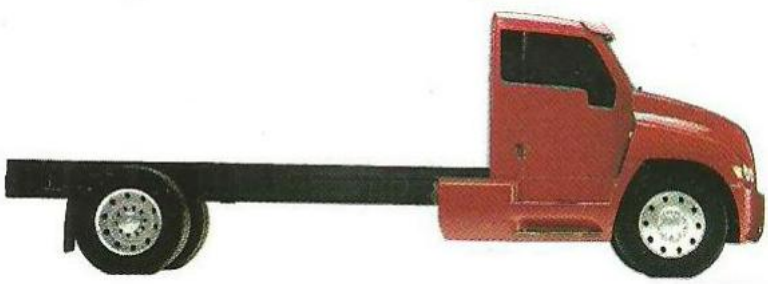
e mexicano



y buses), continuándose con la tecnología de Navistar (dueña de International). En el momento de la adquisición, las ventas de camiones DINA se concentraban en México y Latinoamérica y las de autobuses se limitaban a México.
Posteriormente, en 1994, DINA adquirió Motor Coach Industries International Inc., una compañía que llevaba en ese momento 65 años de excelencia en la construcción de autobuses y que poseía la mayor participación de mercado en Estados Unidos y Canadá.
Con esa composición llegó al país para radicar su planta en 1997, trayendo básicamente su línea de camiones bajo licencia International; muchos ya habían sido importados de México y compartían mercado con los International originales importados por CIDEF desde Estados Unidos.
La planta se radicó en Mercedes, provincia de Buenos Aires, en el predio donde había funcionado IES (Industrias Eduardo Sal Lari). En un principio ADEFA le negó la afiliación porque decía que era una simple "armadora" de piezas provenientes de México.
Por esta razón comenzó el desarrollo de una gama local denominada HTQ (High Technology Quality), la cual demandó años de proyecto y estudios para presentar el producto final recién en 1999, en una exposición en el centro Costa Salguero.
La gama estaba compuesta por tres modelos, D1416, D1721 y D1725. Hoy nos vamos a ocupar del primero.
El Dimex D1416 era básicamente un camión para reparto urbano, poseía un motor Cummins 6BTAA Turbo Interccoler Euro II de 6 cilindros en línea, 5900 cc, que entregaba 162 cv a 2600 rpm y desarrollaba un torque de 58 kgm a 1500 rpm.
El tren de fuerza estaba equipado con una caja de velocidades Eaton-Fuller FS-4205B de cinco marchas de avance (con relacio-

nes 6,99; 3,78; 2,18; 1,28 y 1,00 de primera a quinta) y una de retroceso (6,99:1). El eje cardán era un Spicer 1550 y el eje trasero un Meritor-Rockwell R-19230 de 8626 kilogramos de capacidad y doble velocidad (4,88:1 y 6,80:1). El sistema de transmisión se completaba con un embrague Spicer SAS/1401 del tipo monodisco en seco cerámico de 356 mm de diámetro, con accionamiento mecánico. Las suspensiones del D1416 se basaban en un eje delantero Rockwell FC-941 de 4086 kilogramos de capacidad que montaba sendos paquetes de elásticos de ocho hojas. En el tren posterior, cada paquete principal era de 14 hojas, con uno auxiliar de cuatro. Con un largo útil del bastidor de 4966 mm, el peso bruto vehicular del D1416 alcanzaba los 12.712 kilogramos.

Pero en 2001 las cosas no estaban fáciles en el país y tampoco en el mundo. Ese año quebró la casa matriz, quedando en solitario la filial argentina. Para ese entonces llegó el escocés Stephen Wheeler, quien reorganizó la empresa llamándola International Dina S.A. En tres años cambió el 95% de los proveedores de componentes importados desde México por nacionales y desarrolló una nueva cabina de fibra de vidrio de última tecnología.



El Dimex D1416 había incorporado diseño y componentes nacionales. A pesar de este esfuerzo no pudo subsistir frente a la competencia de las marcas tradicionales.

A pesar de todo este esfuerzo no pudo competir contra la avanzada de camiones "made in Brazil" por parte de Ford, Volkswagen y Mercedes-Benz quienes, a pesar de tener precios más elevados, contaban con mayor confianza de parte del público local. A eso se le sumó lo espartano de la terminación del producto argentino.

Con este complejo panorama, en 2003 cesaba la producción del D1416, dejando en el camino otro capítulo más de la producción local de camiones. ⌘

MotorLibros en la Feria Internacional del Libro de Buenos Aires

Del 26 de abril al 14 de mayo de 2018

Buscanos en el Stand 533, Pabellón Azul

Más info en
www.lenguajeclaro.com
info@lenguajeclaro.com

Seguí la agenda de actividades en las redes

44.ª Feria Internacional del Libro de Buenos Aires

Lenguaje claro editora

Fa de Co F COJINETES

INDUSTRIAS MÚLTIPLES
FÁBRICA DE BUJES Y COJINETES

BUJES AG DE LEVAS

MÁS DE 30 AÑOS DE EXPERIENCIA EN LA FABRICACIÓN DE BUJES Y COJINETES

AUTOMOVILES, CAMIONES, TRACTORES
MÁQUINAS VIALES, COMPRESORES:

*** ALFA ROMEO *AUSTIN * BMW * BUICK * CHEVROLET * CHRYSLER *CONTINENTAL * CUMMINS *DAIHATSU *DEUTZ * FIAT * FORD * GMC *J. DEERE *LANDROVER *M. BENZ *MITSUBISHI *MORRIS * NISSAN *OPEL *PERKINS *PEUGEOT *RENAULT *SIMCA *STUDEBAKER *TOYOTA *VW , ETC.**

Y LÍNEA ANTIGUA O DE COLECIÓN:
FORD "A" - FORD "T" - MODELOS ´30, ´40, ´50.....

Calle 19 Nº1463 e/ 517 y 518 La Plata - Bs As- Argentina Tel./Fax (0221)484-5377
www.industriasmultiples.com.ar // www.fadeco.com.ar
info@industriasmultiples.com.ar // info@fadeco.com.ar

El sueño de los aficionados

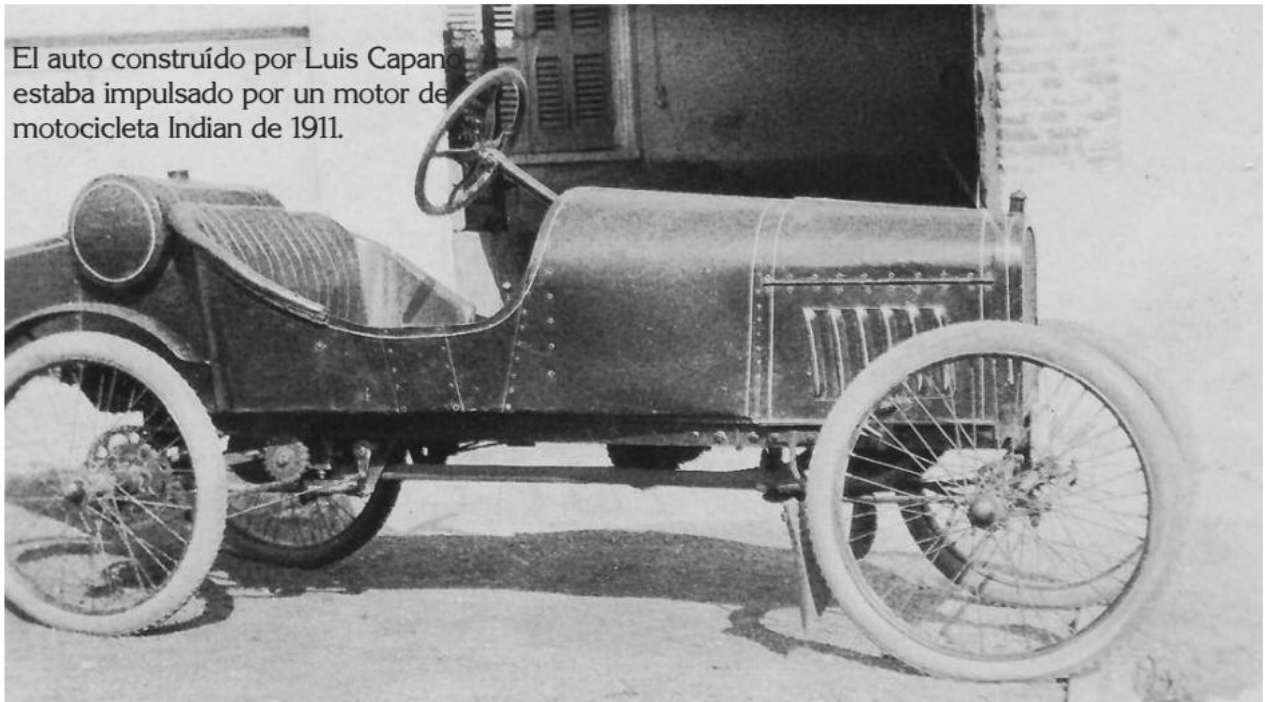
De aspecto imponente y agresivo, el auto de Marcucci se destacaba por su carrocería dos puertas sin parante central y la profusión de elementos cromados.

La mayoría de los vehículos artesanales o "fatto in casa" fueron realizados por mecánicos, chapistas o profesores de escuelas industriales vinculados al mundo automotor. Pero hubo otros emprendedores, no tan relacionados directamente con la mecánica, que también concretaron el sueño de construir su propio automóvil. Desde un capataz de mantenimiento del ferrocarril hasta uno de los más populares actores argentinos, las siguientes historias reflejan la fuerza del deseo para materializar la obra.

Sin formación técnica ni experiencia, *un grupo de aficionados materializaron el deseo de construir su propio automóvil.*

Capano

Luis Antonio Capano, hijo de una humilde familia italiana, emigró a la Argentina con sus padres en 1900. Desde muy pequeño había quedado impresionado por los vehículos autopropulsados que había llegado a ver en Italia, lo que le llevó con los años a materializar su idea de construir su propio coche.
Su padre, Francisco Capano, con mucho esfuerzo pudo enviarlo a una de las mejores escuelas técnicas de la ciudad de Buenos Aires y allí recibió la formación de técnico mecánico que le permitió empezar a trabajar en el Ferrocarril Oeste, donde llegó a ocupar el puesto de capataz en los talleres de mantenimiento.
En 1927, compró una motocicleta Indian 1911 de segunda mano, de la que solo utilizó el motor y las dos ruedas. La transmisión la construyó él mismo; fabricó un embrague cónico de fibra con una caja de 2 velocidades y marcha atrás, tras haber realizado pruebas sin éxito con una transmisión de poleas variables (que aún se conserva). El chasis lo fabricó en madera y la carrocería en láminas de acero remachado. Este ingenioso automóvil fue utilizado por Luis Antonio Capano durante varios años, hasta que su economía le permitió adquirir un Ford T.
Al no tener lugar en su casa para guardar los dos vehículos, hizo una rifa entre sus vecinos y amigos y el "autito", como lo llamaban, pasó a manos de una persona que él no conocía, pero que era pariente de un vecino.
Desgraciadamente, se perdió la pista del auto, pero por fortuna se conservan dos fotografías en poder de Alejandro Capano, nieto de Luis y socio fundador del Citroën Club de Buenos Aires, testimonio único e im-



El auto construído por Luis Capano estaba impulsado por un motor de motocicleta Indian de 1911.

pagable del ingenio de un hombre que pudo y supo materializar un sueño.

Datos y fotos: gentileza Alejandro Capano

Sandrini

En 1949, el popular actor Luis Sandrini compró un Rolls-Royce Phantom II de 1929. A Sandrini le gustaban los autos americanos por lo que decidió hacerle una serie de modificaciones a la carrocería, entre ellas, el remate posterior con notarias influencias de dichos autos, en particular de los Kaiser. La carrocería fue construida en Londres a partir de un diseño y un dibujo enviado por el propio actor. El automóvil conservaba su mecánica original, un motor de 6 cilindros de 7.700 cc con una potencia de 110 cv y una caja de velocidades de accionamiento manual de 4 marchas. Originalmente, el auto estaba pintado en 2 tonos de gris.

En 1965, Sandrini dejó el auto en custodia al carpintero Luis Gironelli, quien lo tuvo por 10 años. En el taller de su casa, el actor construyó el instrumental a mano. El vehículo poseía un original invento de Sandrini: un reproductor de audio que funcionaba cuando el auto alcanzaba los 100 km/h; a partir de ese momento, y a través de los parlantes, se escuchaba la propia voz del actor diciendo "Prevenido Luisito vas a 100, vas a 110, vas a 120, vas a 130... ¿Te querés matar pedazo de estúpido?".

Luis falleció el 5 de julio 1980 a los 75 años. El vehículo quedó en poder de su familia hasta los años 90, cuando fue trasladado a Inglaterra donde fuera subastado el 27 de septiembre de 2016 por la casa italiana Della Rocca. Se pagaron 230.000 Euros. El propietario inglés cambió los colores del auto de gris a negro azulado y blanco crema.

Los antiguos vecinos de Martínez y San Isidro, en la zona norte del Gran Buenos Aires, recuerdan ver a Don Luis paseando con su familia en el automóvil.

Datos y fotos www.cosasdeautos.com.ar

Marcucci

José Nuncio Marcucci, argentino de origen italiano, nació en 1926 y falleció en 1984. Marcucci era propietario de una fábrica de heladeras. Un día marcó cuatro cruces en el piso de un sector de sus talleres para indicar que en ese lugar no se ubicara nada porque iba a empezar a realizar su sueño de juventud: fabricar su propio automóvil.

La labor le llevó 2 años de intenso trabajo. Su deseo era mostrárselo a su padre, pero lamentablemente, éste falleció unos meses antes de terminar la obra.

Con excepción del motor, caja de velocida-

El Rolls Royce que personalizara Luis Sandrini fue subastado en Londres en 1996

des, diferencial y suspensión, todos los elementos del auto fueron realizados a mano por José. El motor elegido fue el probado y reconocido Ford 59 AB V8 de 1951, mientras que para el tren delantero se optó por la suspensión independiente de Chevrolet. Años más tarde el motor fue reemplazado por el más moderno Ford V8 292.
Como resultado de los trabajos, se logró una carrocería de 2 puertas sin parante, de líneas

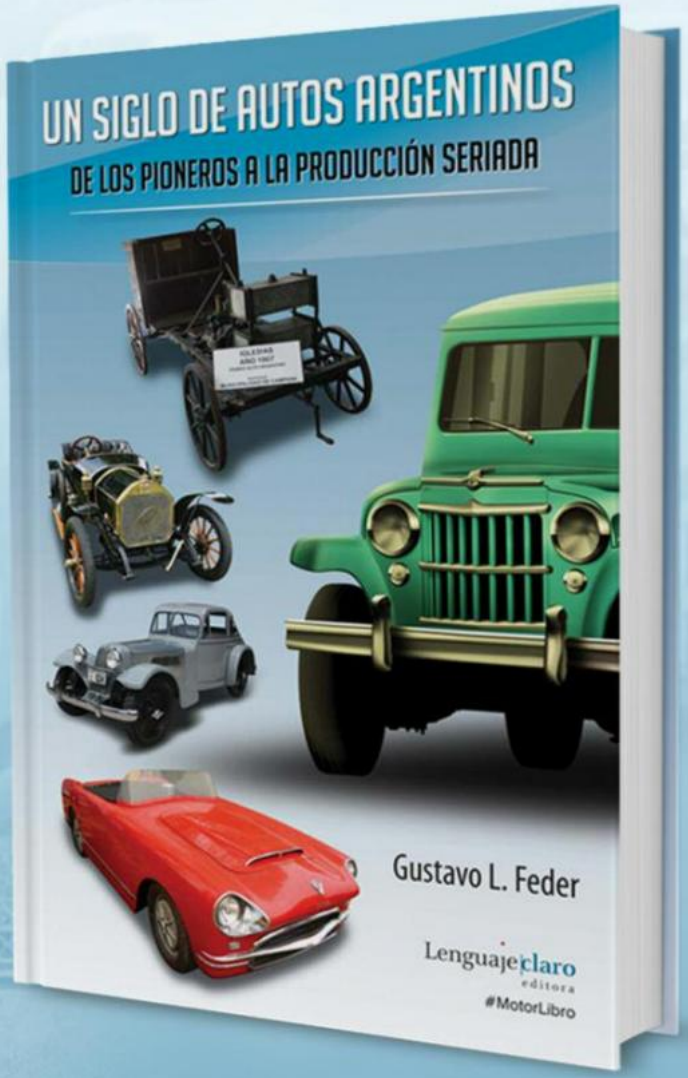
José Marcucci al volante de su creación.

rectas, toda una novedad para la época. El parabrisas envolvente era de Chevrolet Apache. En un principio, José había pensado en hacerle un techo tipo *fastback*, pero luego cambió de opinión y realizó uno más convencional con una luneta divida en 3 partes. En ese momento, era un trabajo muy complicado hacerla en una sola pieza.
Todos los ornamentos cromados fueron realizados en los talleres de Marcucci, destacándose los marcos de los faros dobles con forma de flecha y los paragolpes envolventes de gran tamaño.
El auto construido por Marcucci tenía algunos detalles originales como la tapa de carga de combustible oculta por uno de los faros traseros y el tablero de instrumentos con molduras que continuaban en ambas puertas. La carrocería fue pintada de rojo con el techo blanco. El tapizado también era rojo.
Una vez terminados los trabajos, José y tres amigos realizaron un viaje a la provincia de Salta, sin inconvenientes y demostrando una gran confiabilidad. Luego, siguieron otros tantos a Mar del Plata. En la avenida Colón, donde solía estacionarlo, provocaba la curiosidad de los conductores que se detenían para admirarlo y consultar por la marca y procedencia del mismo.
Durante el tiempo que Marcucci tuvo el auto, lo utilizaba para su transporte diario, tanto para el trabajo como para la familia. A mediados de los años 60, José viajó al Perú, país al cual exportaba heladeras. A su retorno, se propuso producir harina de pescado para lo cual compró unos terrenos en Necochea, en cercanías del río Quequén. Durante 2 años, diseñó las máquinas que convertían el pescado en harina, pero lamentablemente los vaivenes económicos que periódicamente azotaban a la industria nacional y la apertura de importaciones provocaron el cierre de la planta. El industrial reconvirtió su actividad para fabricar estanterías metálicas.
Durante el tiempo de residencia en la costa, Marcucci hizo innumerables viajes a Buenos Aires con su creación. Se estima que el coche recorrió aproximadamente 300.000 km.
A mediados de la década del 70, luego de 16 años de usar todos los días el auto, Marcucci decidió desarmarlo a pesar de que su hermano y amigos le pidieron que se los vendiese. En la actualidad solo quedan fotos y filmaciones de los viajes que conservan sus hijos y su esposa.

Datos y fotos gentileza de Susana y Marco Marcucci

¡YA LLEGÓ!

EL PRIMER VOLUMEN DE LA HISTORIA DEFINITIVA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ARGENTINA



Un libro de Gustavo L. Feder

Auto Historia

Lenguaje claro editora
#MotorLibro

Más información en www.lenguajeclaro.com